

التنوع المكي

إحدى ظاهرات العمران المرفي في المملكة العربية السعودية

د. محمد محمود محمد

تمهيد:

يتناول هذا البحث إحدى ظاهرات
النمو العمراني في بعض مدن المملكة
العربية السعودية حيث لاحظ الباحث
أن محوراً عمرانياً يمتد غالباً على الطرق
المؤدية إلى مكة في بعض مدن المملكة
مثل: الرياض وجدة والمدينة المنورة
والطائف وتبوك. ويتحكم موقع المدن
بالنسبة لمكة في اتجاه هذا المحور العمراني
الذي أطلق عليه الباحث تعبير التنوع
المكي. ويوضح هذا البحث أن مكة -
وهي قبلة المسلمين ومقصدهم للحج -

تأثيراً في اتجاه النمو العمراني لبعض المدن. وعلى الرغم من أن نمو مكة وتطورها ارتبط عبر التاريخ بالوظيفة الدينية. حيث شدد إليها الرحال وشخصت إلى كعبها الأبصار وتعلقت بها الأفئدة منذ أكثر من ثلاثين قرناً. إلا أن تأثيرها على العمران المدني لم يظهر إلا منذ أقل من نصف قرن. بعد أن مهدت الطرق المتجهة إلى مكة. وقد تعرض البحث لمقدمة تاريخية عن مكة وأهميتها. لأن البعد الزمني ذو أهمية كبيرة في دراسة المدن الدينية. ولأن الماضي يترك آثاراً. تعين على فهم كثير من أوضاع المدن الحالية. ويستحيل أن نفهم بعض ظواهر المدن المعاصرة دون أن نقلب في ملف أوقافها التاريخية.

ويرى الباحث أن ظاهرة التنوؤ المكّي تتأثر بكثير من العوامل الطبيعية مثل: الموقع والتضاريس. والعوامل البشرية مثل سياسة الدولة وأسعار الأراضي وغيرها. وقد لاحظ الباحث أن ظاهرة التنوؤ المكّي تعاصر فترة إنشاء الطرق واستخدام السيارات. وقد بدأت محاور عمرانية أخرى تمتد صوب المطارات. وفاق امتدادها أحياناً التنوؤ المكّي كما هي الحال في مدينتي الرياض وجدة.

مكة من الأماكن التي كان لها على مر التاريخ قدسية خاصة. يقد الناس إليها من أماكن بعيدة. للتبرك بها والتقاس الخير والخلافة. وقد ذكر الأخباريون أن الله سبحانه وتعالى أنزل آدم في موضع البيت بمكة ومات آدم عليه السلام فبنى أبنائه من بعده مكانها بيتاً بالطين والحجارة فلم يزل معبوراً بهسرونه ومن بعدهم حتى كان زمن نوح عليه السلام فنسفه الغرق وغير مكانه حتى بُوئ لإبراهيم عليه السلام^(١).

وقد نسب الله عز وجل البيت إلى نفسه في قوله تعالى:

«وإذ جعلنا البيت مثابة للناس وأماناً واتخذوا من مقام إبراهيم مصل وعهدنا إلى إبراهيم وإسماعيل أن طهرا بيتي للطائفين والعاكفين والركع السجود»^(٢) وجاء هذا النسب تكريماً للبيت وتشريفاً له حتى تلوذ به النفوس فتجد فيه الأمن والطمأنينة.

وتتباين قصص وروايات الإخباريين في تفسير قدوم إبراهيم إلى مكة وكيفية وصوله إليها، وكيف ترك إبراهيم ابنه إسماعيل وأمه هاجر بوادٍ غير ذي زرع. وما كان لإبراهيم أن يحمل زوجته وابنه إلى مكان قفر لا زرع فيه إلا لفكرة أو إلهام أقوى من عاطفة الأبوة الطبيعية. ألا وهو الدعوة لعبادة الله. كما كان إبراهيم الخبير بالطرق والدروب لهُول أسفاره يتوقع لهذا الوادي الازدهار بسبب موقعه وحصانته^(٣) وما كاد إبراهيم يدع زوجته هاجر وابنه الوحيد إسماعيل في هذه القفار الجرداء حتى دعا الله «ربنا إني أسكنت من ذريتي بوادٍ غير ذي زرع عند بيتك المحرم»^(٤). ولو فرض أن بدء سكنى وادي مكة يرجع إلى أيام إبراهيم وإسماعيل فإن ذلك يعني القرن التاسع عشر قبل الميلاد^(٥).

ويرى كثير من الباحثين أن البيت كان موجوداً قبل إبراهيم. ويستندون في ذلك إلى الآية السابقة «ربنا إني أسكنت من ذريتي بوادٍ غير ذي زرع عند بيتك المحرم، فأنه سبحانه وتعالى أوحى إلى نبيه إبراهيم. وعرفه الموضع الذي يسكن فيه ذريته عند بيت الله المحرم. وفي حديث عن النبي ﷺ أنه قال «إن الله حرم مكة يوم خلق السماوات والأرض... الخ»^(٦) ويبدو وفق ما ذكره هيكال أن وادي مكة كان موئلاً لراحة رجال القوافل بسبب ما كان فيه من بعض العيون. ثم اتخذت فيه بعض

المستودعات للتجارة وأقيمت فيه بعض الهياكل لالتقاس العون منها^(٨٧).

وأول من أشار إليه القرآن على أنه سكن وادي مكة هو اسماعيل. وبعد وفاته آل أمر الكعبة إلى مضاض الجرهمي حفيد اسماعيل. وظلت جرهم تتولى شئون البيت زمناً طويلاً. ولما استخفت بعمرة البيت وأكلت مال الكعبة سلط الله عليهم القحطانيون في أوائل القرن الرابع الميلادي فأنزحهم عن البيت. ويذكر المؤرخون أن القحطانيين كانوا قد ارتحلوا عن منازلهم بسبب سيل العرم. ولما وصلوا مكة أبت جرهم أن تُنزلهم طوعاً. فدار القتال حتى انهزمت جرهم. وبذلك تم الفتح واستقام الأمر للقحطانيين في مكة^(٨٨).

ولما كان مناخ مكة لا يتناسب مع ما ألفه القحطانيون الذين عاشوا في جنوبي الجزيرة العربية حيث الأمطار الموسمية والترية الخصبة. فإن أكثر بطون القبيلة قد أتر الارتحال بحثاً عن أماكن تتناسب مع ما ألفوه. وانخرعت (أي انقسمت) بمكة بطن من القحطانيين وتلك هي خزاعة وبذلك ورثت خزاعة حكم مكة^(٨٩).

ولما آل أمر مكة إلى عمرو بن لحي سيد خزاعة نصب الأصنام حول الكعبة وجاء بهيل من هيت بأرض الجزيرة، فنصبه في بطن الكعبة. ويشير الكلبي إلى أن أول من غير دين اسماعيل عليه السلام هو عمرو بن لحي، إذ أنه أحضر بعض الأصنام من الشام ونصبها حول الكعبة^(٩٠).

وقد تولى قصي بن كلاب بن مرة القرشي أحد أحفاد اسماعيل، أمر مكة في منتصف القرن الخامس الميلادي. وقد بنى قصي داره في مكة وجعل منها نادياً للنشاور. ويذهب الإخباريون إلى أنه لم يكن في مكة بناء غير الكعبة إلى أن تولى قصي أمرها. ويعللون ذلك إلى أن جرهما وخزاعة لم يريدوا أن يكون إلى جوار بيت الله بيتاً غيره^(٩١). وقد ظلت دار قصي معروفة باسمها، حتى اشتراها معاوية بن أبي سفيان بمائة ألف درهم، وجعلها دار الإمارة بمكة. ثم أدخلت الدار في المسجد الحرام بعد أن هدمت وذلك في عهد الخليفة العباسي المعتضد^(٩٢). ولما توفي قصي انتقل الأمر بعد سلسلة من المنازعات والمغامرات إلى هاشم ثم إلى عبد المطلب الذي كشف بئر زمزم.

وهكذا نرى الناس على اختلاف دياناتهم ومعتقداتهم قبل ظهور الإسلام كانوا يقدسون البيت وينظونه، وبلغ بهم إجلاله إلى حد أن يرى المرء قاتل أبيه أو ابنه فلا يسه بأذى. لأنه في الحرم، حيث يتوفر الأمن لكل من يمشي على أرضه. ولما أشرقت الدعوة الإسلامية زادت قدسية البيت حتى حرم فيه الصيد وقطع شجره وأخذ لقطته إلا للتعريف حتى يأخذها صاحبها^(١٣).

ولما كانت مكة أفضل بقاع الأرض وأشرفها عند العرب، فقد أطلقوا عليها أسماء كثيرة. لأنهم رأوا أن اسماً واحداً لا يمكن أن يستوعب خصائصها، أو أن يحيط بمناقبها وقد زادت أسماء مكة على أربعين اسماً^(١٤).

ويعد بطليموس السكندري أقدم المؤلفين الذين أشاروا إلى مكة حيث ذكر مدينة تسمى ماكورابا Macoraba في القرن الثاني الميلادي، ويعتقد الباحثون أن المقصود بهذه التسمية مدينة مكة^(١٥). ويعتقد بأن اسم ماكورابا أو مكرب من لغة جنوب الجزيرة. حيث يذكر بطليموس أنها كلمة مبنية مكونة من «مك» و«رب» فتكون معنى بيت الرب أو الإله. ويرى بروكلمان أنها من كلمة «مقرب» الجنوبية وتعني المهيكل، وتعني كلمة «ماركاباه» بالآرامية الشرقية الوادي العظيم^(١٦). ويعتقد جرجي زيدان أن مكة قد تكون مشتقة من مك في البابلية بمعنى البيت^(١٧).

وهناك تفسيرات لغوية ذهب إليها أهل العربية، منها أنها سميت مكة لأنها تجذب الناس من جميع الأطراف من قوهم امتك الفصيل أخلاف الناقة إذا جذب جميع ما فيها جذباً شديداً فلم يبق منها شيئاً، وكذلك مكة امتكت الناس أي جذبهم^(١٨). وقبل أيضاً إن التسمية جاءت لقلة الماء بمكة فكان المكيون يمشون الماء أي يمتصونه.

وقال الشرقي بن القطامي: إنما سميت مكة لأن العرب، في الجاهلية كانت تقول لا يتم حجنا حتى نأتي مكان الكعبة فنمك فيه أي نصفر صغير المكاء حول الكعبة^(١٩). وقد أشار القرآن الكريم إلى ذلك في قوله تعالى: وما كان صلاتهم عند البيت إلا مكاء وتصدية فلو قوا العذاب بما كنتم تكفرون (الأنفال آية ٣٥).

وورد في القرآن الكريم اسم «بكة» إشارة إلى مكة. ويرى جواد علي أن بكة ليست إلا لهجة من لهجات القبائل التي تبدل الميم بباء^(٢٠). وهناك تفسيرات أخرى

تفرد بين مكة وبكة. فبكة هي موضع البيت. ومكة هو موضع القرية^(١١) وقبل بكة موضع البيت ومكة ما حواله^(١٢). ومن أسماء مكة العديدة ما يشمل بصيات جغرافية. مثل «أم القرى» لأنها قبله يؤمها المسلمون في جميع أقطار العالم وبها أقدم بيت وضع للناس. وقبل لأنها أقدم الأرض وأن الأرض دحيت من تحتها. ولأنها أعظم القرى شأنًا. وقبل الإسلام كانت العرب تقصدها من سائر البقاع. ومن أسماء مكة الأخرى «القرية» والقرية اسم لما يجمع جماعة كبيرة من الناس وعرفت مكة باسم «أم زحم» من الازدحام. وعرفت مكة «بالبلد الأمين» لأن طبيعة وادي مكة جعلت أهله يميلون إلى السلم ولا يركنون للحرب والغزو إلا دفاعاً عن النفس. لأنهم يعيشون في وادٍ ضيق محصور بين جبلين متقابلين هما جبل أبي قيس شرقي مكة وجبل الهندي في الغرب. ويستطيع العدو إحكام حصاره بسد منفذيه. وقبل أيضاً إن لمدينة مكة موقعاً جغرافياً هاماً فهي تقع في وادٍ سهلي يصل ارتفاعه إلى ٢٧٧ متراً فوق سطح البحر تحيط بها الجبال الوعرة مما أغناها عن بناء سور لحمايتها.

وقد عملت مكة على الاحتفاظ بصلات طيبة مع مدينة يثرب وغيرها من المدن الجاورة. مثل الطائف. مما أدى إلى تسير مهامها التجارية.

وعلى الرغم من أن التجارة في شبه الجزيرة العربية كانت في يد اليمنيين منذ عهد

الدولة المعينية (١٣٥٠ ق.م.) واستمرت كذلك في عهد السبئيين والحميريين. إلا أن مكة استطاعت أن تتبوأ مكانة تجارية عظيمة. وذلك بعد سقوط اليمن في أيدي الأحباش سنة ٥٢٥ م نتيجة الخلافات الداخلية. وقد أصبحت الطريق البرية بين اليمن والشام عبر الخجاز وتهامة. الطريق الوحيدة أمام التجارة. بعد أن ساءت الملاحة في البحر الأحمر نتيجة ازدياد نشاط القراصنة من ناحية. ولوجود الشعاب المرجانية التي تُعرض السفن للأخطار من ناحية أخرى. ومما ساعد قريشاً على قيامها بدورها التجاري أنها لم تقحم نفسها في الصراعات الدولية بين الفرس والروم.

من العرض السابق يتضح لنا أن لمدينة مكة أهمية كبيرة قبل ظهور الإسلام كمدينة دينية وكمحطة تجارية. وبعد الإسلام زادت هذه الأهمية بعد أن انتشر الإسلام واتسع نطاق دولته وأضحت الوظيفة الدينية لمكة أهم وظائفها. إذ أنها قبله

المسلمين التي يتجه إليها ما يقرب من ألف مليون مسلم في صلاتهم. وهي ليست العاصمة الدينية للمملكة فحسب. بل هي العاصمة الدينية لسائر المسلمين في كافة أنحاء العالم كما شاء الله. لأن الله سبحانه وتعالى هو الذي منح مكة قدسيتها. وبغداد إلى مكة كل عام أكثر من مليوني مسلم ما بين حاج ومعتمر تلبية لأمر الله تعالى. وكأن الله سبحانه وتعالى لما قضى بأن تكون مكة محلاً للعبادة ومثابة للناس وأمناء. قضى أيضاً بتجريدتها من كل زخارف الطبيعة حتى لا يلهو فيها العابد عن ذكر الله خضرة أو غدير. وحتى يكون قصده إلى مكة خالصاً لوجه ربه الكريم. لا يشوبه تعلق إلى حنان أو رياض. ولا حنين إلى حياض أو غياض^(١٢).

وبسبب ازدياد الحجاج وازدياد عدد المقيمين في مكة امتد عمرانها في اتجاهات الأراضي المنخفضة والأودية. وتسلفت مبانيها بعض المسحدرات الجبلية. وامتدت ألسنة من المدينة شبه الدائرية الشكل كمحاور عمرانية صوب الجنوب الشرقي وصوب الجنوب. وصوب الغرب. وهناك محور عمراني رابع صوب الشمال الغربي. وكل هذه الألسنة والمحاور العمرانية تمتد على الطرق التي تربط مكة ببقية مدن المملكة العربية السعودية.

٢ - ماذا يقصد بالتواء المكي؟

تتخذ المدن في نحوها العمراني أشكالاً متنوعة. وشكل المدينة هو الرقعة المكائبة التي تمتد عليها عمران المدينة. ويتأثر هذا الشكل بمجموعة من العوامل الجغرافية البشرية والطبيعية. ولقد بدأت بعض مدن المملكة العربية السعودية في اتخو بشكل ملحوظ منذ أكثر من عشرين عاماً. ولم يأخذ هذا التحو شكلاً متجانساً موحداً. إذ أن بعض أطراف المدن تحت بشكل يفوق بقية الأطراف الأخرى. إن دراسة أشكال هذا التحو الحضري العمراني توضح أن هناك لساناً أو محوراً عمرانياً يمتد حول طريق مكة. ويمكن أن نلاحظ هذا التواء العمراني الذي يمتد حول طريق مكة في كل من جدة والمدينة والطائف والرياض بصفة خاصة. ولأن ذلك على شيء فإتاما يدل على أهمية مكة ومكانتها الروحية. حيث امتدت الطرق الممهدة صوب تلك المدينة المقدسة لتسهيل طريق الحج والعمرة. وقد قيل إن الطريق يمتد فيتحرك التاريخ وينثر

بدور الحياة من بيوت وقرى ومدن. والطريق خط يصبح حين يتوقف نقطة هي المدينة، والمدينة نقطة حين تتعدد وتتصل تصبح خطاً هو الطريق. وقال لا بلاش وإن الطريق قد صنعت المدن^(٢٤) "Les Routes Ont Faites les Villes".
 إن هذا اللسان أو المحور العمراني الذي يمتد في كثير من أطراف المدن مع امتداد الطرق المؤدية إلى مكة هو ما نطلق عليه التتو المكّي. فالتتو المكّي إذن ظاهرة عمرانية ترتبط ببعض مدن المملكة العربية السعودية. وهي ظاهرة حديثة نسبية بدأت مع امتداد الطرق الحديثة وانتشار استخدام السيارات التي سهلت الاتصال بين أطراف المدن وأجزائها الداخلية. وكانت الطرق قديماً عبارة عن دروب غير ممهدة تتجاوزها قوافل الإبل. وكانت الإبل أنسب الوسائل للسفر في شبه الجزيرة العربية؛ لأن كثيراً من الطرق التي ربطت مكة بغيرها من المدن كانت رملية. وكانت أهم هذه الطرق ما يلي: (شكل ١).

أ - الطرق الآتية من الشمال: وتتمثل في طريق العقبة الوجه - ينبع - رابغ - جدة - مكة. وطريق معان - تبوك - العلا - المدينة - مكة.

ب - الطرق الشرقية: وتتمثل في طريق بغداد - فهد - المدينة - مكة. وطريق البصرة - بريدة - مكة.

وطريق الحفوف - البجامة - الرياض - مكة.

ج - الطريق الجنوبي: عدن - تعز - صنعاء ثم عبر عسير إلى مكة.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الدولة العباسية اهتمت بدروب الحج اهتماماً كبيراً حيث وضعت المعالم على الطريق وسجلت علامات الأميال. وبنّت المنارات وكانت النيران توقد بها ليلاً هداية الحجاج^(٢٥). ويذكر أن الثلج كان يحلب للمهدي من العراق إلى مكة في حجه سنة ١٦٠ هـ ويدل على سهول السفر والانتقال بين مكة والعراق^(٢٦).

وقد أمرت السيدة زبيدة زوج الرشيد، بتوفير الماء على طول طريق الحج بين العراق ومكة وأمرت بإقامة خزانات المياه وبناء الصهاريج وحفر الآبار وتشيد المباني مما استحققت معه أن يحمل الطريق اسمها^(٢٧).

٣- العوامل المؤثرة في امتداد التوسع المكاني واتجاهه:

يتأثر التوسع المكاني بمجموعة من الظروف والعوامل الجغرافية شأنه في ذلك شأن أي امتداد عمراني. مثل إنشاء طرق المواصلات وازدياد عدد السكان. وانخفاض سعر الأرض عند أطراف المدن، وارتفاع أسعار الأرض في داخل المدينة وغلاء الإيجارات. كل هذه العوامل السابقة تدفع حركة العمران نحو الأطراف. أما بالنسبة للتوسع المكاني فلا شك أن امتداد الطرق، وسياسة الدولة، وازدياد حركة حجاج البر. تعد من أبرز العوامل المؤثرة في هذه الظاهرة العمرانية. وفيما يلي مناقشة لأثر كل من هذه العوامل بشيء من الإيجاز:

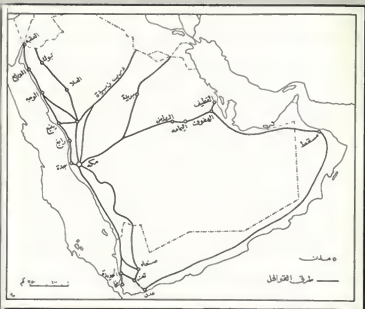
أ- إنشاء الطرق :

بعد إنشاء الطرق من أهم العوامل المؤثرة في نمو المدن نمواً محورياً، ويقصد بالنمو المحوري أن يمتد عمران المدينة من المركز نحو الخارج على طول امتداد خطوط المواصلات الرئيسية^(٢٨). إن خطوط المواصلات تجذب نفوذ المدينة على ضوئها إلى أبعاد خاصة كأشرطة ضيقة على جانبي الطرق. كما هي الحال بالنسبة للأراضي الزراعية التي تمتد على جانبي الأنهار والترع.

ولقد كان الحجاز أول أجزاء المملكة العربية السعودية التي عرفت الطرق الحديثة، حيث تم إنشاء أول طريق حديث ما بين جدة ومكة وبصل طوله إلى ٧٣ كيلومتراً. وتولت مصر بناء هذا الطريق وتمويله من أموال الأوقاف وذلك سنة ١٩٣٨ م (١٣٥٧ هـ).

ويعمل أسعد عبده سيق الحجاز في معرفة الطرق الحديثة لسائر أجزاء المملكة، بعدة عوامل منها أن الحجاز يضم المدينتين المقدستين (مكة المكرمة والمدينة المنورة) حيث يقف إليهما سنوياً مئات الآلاف من الحجاج مما يتطلب تطوير وسائل النقل، وما يتعلق بها لتيسير حركة الحجاج ما بين جدة ومكة والمدينة وخصوصاً بعد أن دمرت سكة حديد الحجاز في الحرب العالمية الأولى^(٢٩).

كما أن منطقة الحجاز آنذاك كانت تتمتع بمستوى اقتصادي واجتماعي مرتفع بفضل الحج والعمرة^(٣٠).



شكل (١١) طرق قوافل الجحاج

ومنذ بداية الخمسينيات نشطت حركة إنشاء الطرق، حيث قامت شركة أرامكو بإنشاء طريق مسفلت ما بين الدمام ورأس تنورة وصل طوله إلى ٥٥ كيلومتراً. ولقد ازدادت حركة إنشاء الطرق بعد أن بسرت عائدات البترول فانضاً بفتح للدولة التوسع في بناء الطرق الخديثة. ويكفي أن نشير إلى أن أطوال الطرق التي أنشئت في الفترة ما بين ١٣٧٤ هـ (١٩٥٤ م) و ١٣٩٠ هـ (١٩٧٠ م) زادت على ٧٥٠٠ كيلومتراً. على الرغم من أن مجموع أطوال الطرق المسفلتة في المملكة لم يتعد ٢٣٩ كيلومتراً (١٣٧٣ هـ) ١٩٥٣ م وذلك حينما أنشئت وزارة المواصلات. وقد بلغ مجموع أطوال الطرق التي انتهى تنفيذها حتى شوال عام ١٣٩٨ هـ ١٩٧٨ م أكثر من ١٨٦٠٠ كيلومتراً^(٣١). ومن بين هذه الطرق ما يخدم المناطق المقدسة ويربط مكة والمدينة بسائر مدن المملكة مثل: طريق - مكة تبوك في شمالي المملكة، وطريق جدة - المدينة (نجد سنة ١٣٧٥ هـ) وبصل طوله إلى ٤٢٥ كيلومتراً وعرضه ستة أمتار. وبصل طول طريق الرياض مكة إلى ٩٠٠ كيلومتر. وهناك طريق بين بريدة والمدينة وبصل طوله إلى ٥٣٠ كيلومتراً.

إن هذه الطرق التي تصل بين مكة وسائر المدن السعودية الأخرى أثرت في حركة العمران ونموه. وتتحكم مواقع المدن في اتجاه هذه الطرق وأصولها. فإذا كانت المدينة تقع إلى الشمال من مكة كالمدينة المنورة مثلاً فإن الطريق الممتد من المدينة إلى مكة سوف ينتجه بصفة عامة صوب الجنوب وبالتالي فإن التنوء المكي سوف ينتجه بصفة عامة صوب الجنوب. وإذا كانت المدينة تقع غربي مكة فإن الطريق سوف ينتجه صوب الشرق كما هي الحال في مدينة جدة وعلى ذلك فإن التنوء المكي سوف ينتجه صوب الشرق بصفة عامة مع اتجاه الطريق. واستناداً إلى أثر الموقع في امتداد الطرق واتجاه التنوء المكي. يمكن القول عموماً بأن التنوء المكي في مدينة الرياض يمتد صوب الجنوب الغربي. وفي الدمام صوب الغرب وقد ظهر التنوء المكي بشكل ملحوظ في الفترة ١٣٧٦ - ١٣٨٣ هـ (١٩٥٦ - ١٩٦٣ م). وبما هو جدير بالذكر أن اتجاه التنوء المكي في الدمام يسير مع الطريق المتجه إلى الرياض. وينتجه التنوء المكي في أنها صوب الشمال.

وينبغي أن نذكر أن اتجاه التنوء المكي لا يكون في جميع الحالات اتجاهاً مباشراً

ينطبق مع الاتجاه الجغرافي صوب مكة. وذلك بسبب ظروف أخرى مثل وجود عوائق طبيعية كالجبال والتلال، أو بسبب سياسة البلديات التي قد لا تسمح بالامتداد العمراني في نفس الاتجاه. أو بسبب وجود المزارع أو المناطق العسكرية كما هي الحال في مدينة تبوك. التي تمتد التواء المكبي بها صوب الشمال الشرقي مع الطريق المؤدية إلى المدينة. ولا يمتد هذا التواء صوب الجنوب كما قد يعتقد البعض. لأن تبوك تقع شمالي مكة والمدينة وبالتالي يكون الاتجاه المباشر منها صوب الجنوب.

وهناك ظاهرة عمرانية حديثة نسبياً جديرة بالذكر. وهي أن انتشار المطارات في المملكة العربية السعودية. قد خفف من شدة كثافة مرور السيارات على الطرق بين المدن لسهولة السفر بالطائرة بسبب ارتفاع مستوى المعيشة. وقد بدأ العمران المدني يزحف في كثير من المدن صوب المطارات وذلك على الطرق الممتدة من المدن إلى المطارات. ويمكن ملاحظة هذه الظاهرة العمرانية بصفة خاصة في كل من الرياض وجدة.

ولقد كان لقرار وزارة الداخلية منذ بضعة أعوام بعدم السماح للسيارات الصغيرة بدخول مكة ابتداء من أيام معينة من موسم الحج، أثر كبير في تخفيف حدة الكثافة على الطرق المؤدية للحج. وبالتالي زاد الإقبال على استخدام الطيران وذلك بالنسبة لحجاج داخل المملكة.

ب - سياسة الدولة العمرانية:

حينما أشرقت الدعوة الإسلامية ساعدت على نمو العمران المدني. ولذا يوصف الإسلام بأنه دين بناء للمدن. وتنضم المملكة العربية السعودية وفق تعداد سنة ١٣٩٤ هـ ثلاثين مدينة يزيد عدد كل منها على ثلاثين ألفاً. وتعمل المملكة العربية السعودية منذ أن أعلن الملك عبد العزيز قيامها في ٢١ جمادى الأولى سنة ١٣٥١ هـ (٢٢ سبتمبر ١٩٣٢ م) على تشجيع العمران المدني.

ومن مظاهر تشجيع العمران المدني ما لجأت إليه المملكة العربية السعودية في مجال توطئ البدو. حيث تعد المملكة العربية السعودية من أقدم الدول العربية التي ارتادت

هذا المجال. وقد أدرك عبد العزيز بن سعود بثاقب فكره أن البناء السياسي لا يمكن أن يتركز على ولاء قبلي واقتصاد رعوي. فعمل على توطين البدو منذ (١٣٣١ هـ) (١٩١٢ م) وقد شجع إنشاء الفجر^(٢٢) وهي الوحدات السكنية المستقرة وبذلك تمكن من تحقيق تغيير اجتماعي عميق في شبه الجزيرة العربية. ويقول تشيزمان Cheesman في ذلك «كان مشروع توطين البدو الذي لقي اهتماماً كبيراً من الصحف الأوروبية ذكاه غارقاً من السلطان عبد العزيز. وهو يوضح مدى حيويته ونشاطه^(٢٣) ولقد سار أبناء عبد العزيز على درب أبيهم. فشجعوا توطين البدو وعملوا على زيادة امتداد العمران المدني. وذلك عن طريق إنشاء صندوق التنمية العقاري الذي يمنح القروض للمواطنين من أجل البناء وانتشار العمران. وتتميز قروض صندوق التنمية العقاري بأنها قروض طويلة الأجل وبدون فوائد. وتصل قيمة الحد الأعلى للقرض إلى ٣٠٠٠٠٠ ريال سعودي. ويشترط للحصول على قرض أن يكون لدى طالبه صك شرعي وتصريح للبناء من الدولة. ولكي ندرك أثر قروض التنمية في الحركة العمرانية نشير إلى أنه عندما توقف صندوق التنمية العقاري عن منح القروض لمدة تسعة أشهر سنة ١٣٩٧ هـ (١٩٧٧ م) قلت تصاريح البناء الصادرة عن البلديات وذلك بالمقارنة مع السنوات السابقة. وقد بلغ عدد القروض التي منحت حتى النصف الأول من سنة ١٤٠١ هـ (١٩٨١ م) أكثر من ١٤٦ ألف قرض ووصلت قيمة هذه القروض إلى ما يقرب من ٣٩ مليار ريال^(٢٤). ولم تكف الدولة بتقديم القروض فقط، بل قامت كذلك بمنح الأراضي للمواطنين السعوديين ذوي الدخل المحدود بالمجان. ولا شك أن منح الأراضي وتقديم القروض من العوامل الهامة التي تسهم في نمو العمران المدني عموماً، وبالتالي فهي تسهم في نمو التوسع العمراني المكثف كأحد محاور النمو العمراني.

وحتى تتبين سرعة النمو العمراني بفضل سياسة الدولة نشير إلى مدينة الرياض التي كان عدد الوحدات السكنية فيها سنة ١٣٥٤ هـ (١٩٣٥ م) ٤٨٣٦ وحدة، زادت سنة ١٣٩٦ هـ (١٩٧٦ م) إلى ١٠٦٣١٨ وحدة. وتصل نسبة الوحدات السكنية التي نقل في أعمارها عن عشر سنوات إلى ٥٠٪ من مجموع الوحدات السكنية بالرياض^(٢٥).

وهناك قرار يلزم الشركات الأجنبية التي ترتبط بعقود تتعدى قيمتها ١٠٠ مليون ريال سعودي ويزيد عدد العاملين فيها على خمسين شخصاً، بأن تنشئ المرافق السكنية اللازمة لمستخدميها. ولما كانت هذه الشركات لا يدوم بقاؤها كثيراً لأنه يرتبط بتنفيذ مشروعات معينة فإنها تتخير الأماكن التي تتميز برخص أسعار أراضيها وغالباً ما تكون هذه الأراضي عند أطراف المدن.

ومن أمثلة تلك الشركات: شركات لوكهيد، وسلاح المهندسين الأمريكي وغيرها حيث أقامت المرافق السكنية لمستخدميها شمالي مدينة الرياض.

ج : أسعار الأراضي :

تأثر حركة النمو العمراني إلى حد كبير بأسعار الأراضي. ومن المألوف أن يزحف العمران إلى الأراضي الرخيصة النخ. ولما كانت أراضي أطراف المدن تتميز برخصها فإن الزحف العمراني في كثير من المدن قد اتجه إلى الأطراف وساعد على ذلك إنشاء الطرق وسهولة امتلاك السيارات بسبب ارتفاع مستوى المعيشة. وعند متابعة أسعار الأراضي في كثير من مدن المملكة أجد أنها زادت بشكل كبير. ففي مدينة الرياض وصل سعر متر الأرض في وسط المدينة التجاري سنة ١٤٠١ هـ (١٩٨١ م) إلى خمسة عشر ألف ريال في المتوسط. بينما لم يتعد سعر المتر منذ خمس سنوات ثمانية آلاف ريال. وتخفض أسعار الأراضي بنسب تتناسب مع البعد عن قلب المدينة التجاري بحيث يقل السعر عن مائة ريال عند أطراف المدينة. وفي مدينة جدة ازدادت أسعار الأراضي في المنطقة المركزية بحيث تضاعف السعر إلى أكثر من خمسة أمثاله كما يتضح من الجدول التالي (٣٦) :

السنة	سعر المتر بالريال
١٣٩١ هـ	٦٠٠٠
١٣٩٥ هـ	١٢٠٠٠
١٤٠٠ هـ	٣٢٥٠٠

وتستطيع البلديات أن تتدخل للتأثير في أسعار الأراضي. وذلك عن طريق تحديد الارتفاعات المسموح بها. إذ أن السماح ببقاء مبان بارتفاع خمسة أو ستة أدوار يزيد

في سعر الأراضي. ومن المعروف أن البلديات هي السلطة الرئيسية لإدارة وتوجيه استغلال الأراضي. كما أن قيام البلديات بتوفير بعض المرافق العامة في بعض المناطق يؤثر في أسعار أراضيها.

د- ازدياد أعداد الحجاج :

إن ازدياد الحجاج بصفة عامة وأعداد حجاج البر بصفة خاصة يؤدي إلى مزيد من الحركة في المدن التي يبرون بها. ويتطلب ذلك إنشاء محطات وقود واستراحات على أطراف المدن والطرق. وينمو العمران حول هذه المنشآت مرور الوقت قبلتهم بالمدن المجاورة إذا لم يكن بعيداً عنها.

وكان عدد الحجاج القادمين من خارج المملكة منذ نصف قرن ١٣٥٢ هـ (١٩٣٣ م) ٢٥٢٩١ حاجاً. وتغطي هذا العدد الخمسين ألفاً لأول مرة سنة ١٣٥٦ هـ (١٩٣٧ م) وزاد العدد على المائة ألف سنة ١٣٦٩ هـ (١٩٤٩ م) أي بعد أقل من ربع قرن. وفي سنة ١٣٩٢ هـ (١٩٧٢ م) تغطي عدد الحجاج القادمين النصف مليون (٦٤٥١٨٢ حاجاً).

أما بالنسبة لحجاج الداخل فلم يبدأ إحصاؤهم إلا في سنة ١٣٩٠ هـ (١٩٧٠ م) حيث بلغ عددهم ٦٤٨٤٩٠ حاجاً. وقد زاد هذا العدد سنة ١٣٩٩ هـ (١٩٧٩ م) إلى ١٢١٧١٦٩ حاجاً^(٣٧).

وتختلف طرق قدوم الحجاج ما بين الجو والبحر. وتتلقى جدة القادمين عن طريق الجو والبحر. وقد وصلت نسبتهم سنة ١٤٠٠ هـ (١٩٨٠ م) إلى ٧٧٪ من مجموع القادمين لأداء فريضة الحج.

وحينما نتبع نسبة عدد القادمين بطريق الجو نجد أن النسبة أخذت تتزايد منذ سنة ١٣٩٧ هـ (١٩٧٧ م) كما يتضح من الجدول التالي^(٣٨) :

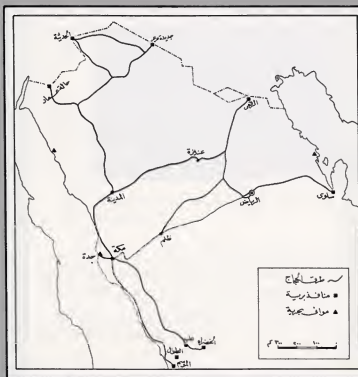
طرق قدوم الحجاج

السنة	مجموع الحجاج القادمين	جواً	براً	بحراً
١٣٩٧	٧٣٩٣١٩	٤٦١٤٥٠ (٦٢٪)	٢١٤٢٠٦ (٢٩٪)	٦٣٦٦٣ (٨٪)
١٣٩٨	٨٣٠٢٣٦	٥٠٥٨٠٨ (٦١٪)	٢٥٥٦٣٧ (٣١٪)	٦٨٧٩١ (٨٪)
١٣٩٩	٨٦٢٥٢٠	٥١٣٦٩٥ (٦٠٪)	٢٨٢١٧٧ (٣٢٪)	٦٦٦٤٨ (٨٪)
١٤٠٠	٨٣٠٢٣٦	٥٧٢٢٩٢ (٧١٪)	١٩٠٠٤٨ (٢٣٪)	٥٠٥٥٢ (٦٪)

ولعل السبب في ازدياد نسبة القادمين عن طريق الجو هو وقوع موسم الحج منذ بضعة أعوام في فصل الصيف. مما يجعل كثيراً من الحجاج يفضلون القدوم بطريق الجو. كما أن ارتفاع مستوى المعيشة في كثير من الدول الإسلامية ساعد على ذلك أيضاً.

ويأتي حجاج البر عن طريق ثلاثة منافذ (شكل ٢) هي الشمالية (حالة عمار وطريف)، والشرقية (الحفجي، الرقعي، وسلوى)، والجنوبية (جيزان ونجران). وقد بلغ إجمالي عدد السيارات التي نقلت حجاج البر القادمين إلى المملكة عن طريق المنافذ الرئيسية ٢٨٥٤١ سيارة وذلك في الفترة من ١٥/١٠/١٣٩٩ هـ إلى ٨/١٢/١٣٩٩ هـ.

وتوزعت السيارات على منافذ المملكة على النحو التالي (٣٩) :



طرق الحج ومنافذ الدخول

(شكل ١٢)

المتأفد	عدد السيارات	الأفطار التي قدم بها الحجاج	النسبة المئوية
<u>المتأفد الشرقي</u>			
الزمني	١٠٥٦٤	(العراق - الكويت)	٢٣٧
سلي	١٩٩٩	(قطر، أبو ظبي، عمان)	٢٧
<u>المتأفد الشمالي</u>			
حالة عمار	٨٥٧٤	(تركيا، لبنان، سوريا، الأردن)	٢٣٠
<u>المتأفد الجنوبي</u>			
(حيزان وعمران)	٧٤٠٤	(البحر الشمالي والجنوبي)	٢٢٦

والخروج التالي يوضح عدد سيارات حجاج البر الداخلية إلى المملكة في الأعوام من ١٣٩٥ هـ إلى ١٣٩٩ هـ^(١٠):

ونمر السيارات الآتية عن طريق حالة عمار بكل من تبوك والمدينة المنورة. أما القادمة عن طريق طريف والخضج وسلي فتمر بالرياض وبعضها يتجه إلى المدينة المنورة. ونمر القادمة عن طريق عمران وجيزان بكل من أبها والطائف (شكل ٢). وكان عدد السيارات التي دخلت مكة في الفترة من ١٥/١١/١٣٩٩ هـ إلى ٩/١٢/١٣٩٩ هـ على النحو التالي^(١١):

الطريق	عدد السيارات الداخلة إلى مكة	النسبة المئوية
جدة	٣٥٥٣١٠	٢٤٠
المدينة المنورة	٢٦٧٩٠٠	٢٣١
الطائف	١٢٣٨٦٠	١٤
الشراة	١٣٤٧١٠	١٥
القصوع	٨٨١٧٨٠	

تطور عدد سيارات حجاج البر الدخلة الى المملكة في الأعوام
من ٩٥ الى ١٣٩٩ هـ

البلد	السيارات والتطور							
	العدد ١٣٩٥	التطور ل	العدد ١٣٩٧	التطور ٧	العدد ١٣٩٨	التطور /	العدد ١٣٩٩	التطور /
المملكة العربية حالة حجاز طريق	١٣١٩	٦٦٩٣	١٥١	٦١٢٣	١١٨	٩١١٣	٢١٠	٨٥٧١
	٩٥٦	١٣٨٩	١١٥	—	—	—	—	—
	٥٣٠٥	٨٠٨	١٥٢	٦١٢٣	١٢١	٩١١٣	١٧٢	٨٥٧١
المملكة العربية جيزان عسرة	٢٦٩٣	٣١١٥	١٢٧	١٢٢٥	١٥	٧٥٨	٢٨	٥٥٩٩
	١١١٦	١٨٢٣	١٢٧	٣١٦٧	٢١٠	١٥٨٧	١١٠	١٨٠٥
	١١٣٩	٥٢١٨	١٢٧	١٦٩٢	١١٣	٢٣١٥	٥٧	٧١٠١
المملكة العربية البحرين البحرين البحرين	١٠٦٦	٨٨١١	٨٢٩	٣٣٢٩	٣١٢	٦٠٦٩	٥٦٩	—
	—	—	—	—	—	—	—	١٠٥٦١
	٦١٢	١٢١٧	١٩٩	٨٦٦	١١٢	١٥٠٦	٢١٦	١٩٢٩
	١٦٧٩	١٠٠٥٦	٥٩٩	١١٩٥	٢٥٠	٧٢٥٥	١٥٦	١٢٥٦٣
المجموع	١١١٢٣	٢٣٣٨٨	٢١٠	١٥٣١٠	١٣٨	١٩٠٦٣	١٧١	٢٨٢١١

١٠٠٠ اعتباراً من سنة ١٣٩٥ هـ

ويرجع ازدياد عدد السيارات القادمة من جدة إلى أن الحجاج القادمين بالبحر يأتون عن طريق جدة. ولا شك أن إصلاح الطرق والاهتمام بصيانتها شجع على ازدياد عدد القادمين بالسيارات وكما سبقت الإشارة فإن ازدياد حركة المرور يساعد على انتشار العمران.

٤ - نماذج من ظاهرة التوأم المكي ببعض مدن المملكة

يقصر هذا البحث على معالجة ظاهرة التوأم المكي ببعض مدن المملكة. ولقد روعي في اختيارها اختلاف مواقعها بالنسبة لمكة المكرمة من ناحية. ووضوح ظاهرة التوأم المكي من ناحية أخرى. وفيما يلي مناقشة موجزة لهذه الظاهرة بمدن الرياض (عاصمة المملكة وأكبر مدنها). وجدة (الميناء الأول للمملكة وميناء الحجاج البحري والجوي). والمدينة المنورة (ثاني الحرمين والمدينة المقدسة الثانية بالمملكة). والطائف (البوابة الشرقية لمكة ومقر الحكومة الصني). وتبوك (البوابة الشمالية للمملكة).

أ - التوأم المكي بمدينة الرياض

اعتمدت أهمية الرياض منذ قرون عديدة على موقعها الهام عند ملتقى طرق القوافل بشبه الجزيرة العربية، حيث يلتقي عندها محوران من الطرق أحدهما شمالي - جنوبي، والآخر شرقي - غربي. وتقع مدينة الرياض على درجة عرض ٢٤° ٢٤' ودرجة طول ٤٤° ٤٦' عند التقاء أودية حنيقة والأبسن والبطحاء. وحينما تمكن الملك عبد العزيز آل سعود من توحيد مناطق الحجاز ونجد وعسير والاحساء سنة ١٣٥١ هـ (١٩٣٢ م) اختار الرياض عاصمة للبلاد لأنها تقع في موقع متوسط بالنسبة لشبه الجزيرة العربية حيث يمكنها هذا الموقع الاستراتيجي من ربط مختلف مناطق المملكة وتيسير إدارتها.

ولقد ازدهرت مدينة الرياض بعد أن انتشر السلام في ربوع المملكة في عهد الملك عبد العزيز واتخذ نموها العمراني شكل حلقات حول التوأم المركزية للمدينة. وكانت الرياض حتى ١٣٦٩ هـ (١٩٤٩ م) مدينة تحيط بها الأسوار وتمتد على هيئة

مستطيل طوله ما بين الشمال والجنوب ١١٢٥ متراً وعرضه ما بين الشرق والغرب ٧٥ متراً^(١١).

وقد وصف جون فلي ممثل بريطانيا لدى آل سعود - سور الرياض بأن ارتفاعه يصل إلى ٢٥ قدماً، وحيثاً بدأ عائد البترول يتدفق من المنطقة الشرقية منذ أكثر من ثلاثين عاماً نما العمران المدني وأزيلت الأسوار التي كانت تحوق نمو مدينة الرياض وبدأ النمو العمراني يمتد ويزحف حتى التهم كثيراً من البساتين الكبيرة التي كانت تحيط بالمدينة مثل البديعة والمنفوحة وعتيقة وغيرها. وساعد على هذا النمو العمراني تنفيذ مشروعات رئيسية من أبرزها مد شبكة من الطرق الحديثة، وإنشاء مطار الرياض وافتتاحه سنة ١٣٧٢ هـ (١٩٥٢ م).

إن دراسة نمو مدينة الرياض يوضح بجله أنها كانت منذ أقل من مائة سنة تقتصر على النواة التي تشمل الديرة وقصر الحكم والمنفوحة في الشمال ومعكال في الجنوب وحلة العبيد في الشرق. وعلى الرغم من أن الرياض كانت نقطة التقاء طرق القوافل إلا أن رفعتها العمرانية كانت محدودة بأسوار ولم تكن هناك محاور عمرانية أو نتوءات تخرج من رقعة المدينة. ومع بداية الخمسينيات من هذا القرن الميلادي دخلت مدينة الرياض مرحلة نمو نشيطة واستمر هذا النمو العمراني بشكل كبير، وللدلالة على هذا النمو نشير إلى أن عدد مساكن مدينة الرياض الذي لم يتجاوز ٤٨٣٦ وحدة سكنية سنة ١٣٥٤ هـ (١٩٣٥ م)، وصل إلى أكثر من ١٠٦ ألف مسكن سنة ١٣٩٦ هـ (١٩٧٦ م)^(١٢).

وقد تميز نمو مدينة الرياض بالهضورية حيث زاد العمران في محاور معينة فأتجه صوب الشمال في الفترة ١٣٧١ هـ - ١٣٨١ هـ (١٩٥١ - ٦١) وصوب المطار ومع السكة الحديدية في اتجاه الظهران. ومنذ سنة ١٣٨٨ هـ (١٩٦٨ م) ازداد نمو محور الدرعية وطريق الحجاز وقد نما النتوء المكي أو محور العمران على طريق الحجاز جنوبي مدينة الرياض بشكل ملحوظ منذ عشر سنوات وتمثل في أحياء حلة بن دابل ومنفوحة وحي الشفاء وشبرا والفواز.

وتشير الدراسات التي أجرتها وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى أن نصف مباني

مدينة الرياض السكنية ترجع إلى أقل من عشر سنوات وتتنوع مباني الرياض حسب أعمارها على النحو التالي:

أعمار مباني مدينة الرياض ١٣٩٦ هـ (١١)

أعمار المساكن	عدد الوحدات السكنية	النسبة المئوية
مبان تزيد أعمارها على ٢٥ سنة	١١٠٠٠	١٠٪
مبان أعمارها من ١٠ إلى ٢٥ سنة	٤١٠٠٠	٤٠٪
مبان أعمارها أقل من ١٠ سنوات	٥٤٠٠٠	٥٠٪

وقد غطت مباني مدينة الرياض نحو ٧٣٠٠ هكتار سنة ١٣٩٨ هـ (١٩٧٨ م) وكان نصيب المناطق السكنية من هذه المساحة يصل إلى ٨٢.٥٪.

وتتخذ مدينة الرياض بصفة عامة شكل مستطيل ذي نتوءات عمرانية أبرزها نتوء المطار الجديد. وبتوء مكة الذي يمثل في الظهور العمراني حول طريق جدة والحجاز (شكل ٣).

ومما تجدر الإشارة إليه أن نتوء مكة قد بدأ في الظهور مع إنشاء طريق الرياض جدة وتمهيده ومع انتشار استخدام السيارات. كما أن محور طريق المطار العمراني أخذ في النمو بشكل ملحوظ في السنوات القليلة الماضية. وقد فاق نمو العمراني سائر محاور النمو العمراني الأخرى (شكل ٣).

ب - التواء المكسي بمدينة جدة

مدينة جدة مدينة قديمة أمر ببنائها عثمان بن عفان. ويقول ابن الجاوي إنه بعد تدمير الميناء الفارسي «سيراف» اتجه بعض السكان إلى جدة وبنوا حولها حائطين عرضها خمسة عشر متراً وكان لها أربع بوابات (١٥).

وتقع مدينة جدة على درجة عرض ٢٠. ٢١ ودرجة طول ١٢. ٣٩ في منطقة يتسع فيها سهل تهامة إلى عشرة كيلومترات. ويمتد عمران مدينة جدة على ساحل

البحر الأحمر الشرقي امتداداً ضوئياً لمسافة تزيد على ستة عشر كيلومتراً. ويصل متوسط اتساعها إلى خمسة كيلومترات ويزيد هذا الاتساع في الجنوب ليصل إلى ثمانية كيلومترات.

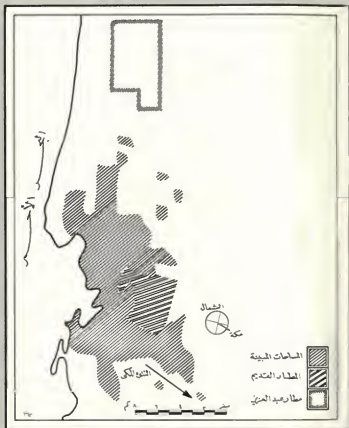
إن من أهم أسباب نمو وازدهار مدينة جدة. أنها تخدم مكة المكرمة، فهي ميناء الخرج الأول البحري والجوي. وقد ساعدت الظروف الطبيعية أيضاً على ازدهارها حيث توجد فتحة بين سلسلة الجبال الساحلية تيسر الاتصال بين جدة ومكة. وكان الطريق بين مكة وجدة هو أول الطرق الحديثة التي أنشئت في المملكة العربية السعودية سنة ١٣٥٧ هـ (١٩٣٨ م).

ومما لا شك فيه أن إنشاء هذا الطريق ساعد على نمو العمران تجاه مدينة مكة المكرمة. ومع ازدياد استخدام السيارات ازداد امتداد العمران الضواحي صوب مكة. ويمكن أن نلمس هذه الظاهرة بوضوح حينما ندرس مراحل تطور العمران المدني في جدة حيث كان امتداد مدينة جدة صوب مكة في الفترة (١٣٦٧ - ١٣٧٥ هـ) يمثل واحداً من أهم محاور النمو العمراني لمدينة جدة حيث فاق الامتداد العمراني في هذا الاتجاه (التنوع المكاني) معظم النمو العمراني في الاتجاهات الأخرى (شكل ٤).

إن مدينة جدة التي كانت تحيطها الأسوار حتى نهاية الحرب العالمية الثانية. قد شهدت نمواً عمرانياً كبيراً، ساعدت عليه عوامل عديدة تتمثل في ازدياد عدد السكان. وارتفاع مستوى المعيشة. وسياسة الحكومة التي تشجع النمو العمراني وتيسر السبل المؤدية إليه. ويمكن أن ندرك أبعاد نمو مدينة جدة من الجدول التالي:

نمو مدينة جدة^(١٦)

السنة	المساحة بالهكتار	عدد السكان
١٣٦٧	٦٣	٤٠٠٠
١٣٧٥	٢٢٣٠	١٥٠٠٠
١٣٩١	٤٧٥٠	٣٨١٠٠٠
١٤٠٠	٩٧٠٠	١٠٣٧٠٠٠



التنوه المكي بمدينة جدة

(شكل ٤)

ومن الجدير بالذكر أن من أهم ملامح النمو العمراني جدة. أنه تركزت بصفة خاصة في محور يتجه من الشمال إلى الجنوب وطرقه المطار الجديد شمالي جدة الذي يتجه الزحف العمراني نحوه. والطرف الآخر صوب الجنوب في اتجاه مكة. وتشير تصاريح البناء في جدة التي منحت سنة ١٣٩٩ هـ (١٩٧٩ م) أن الاتجاه صوب شمالي المدينة استأثر بأكبر عدد من هذه التصاريح (٤٦) من مجموع تصاريح البناء (١٧).

ويجب ألا يغيب عنا أن مطار جدة الجديد (مطار الملك عبد العزيز) كان ذا أثر قوي في اجتذاب العمران نحو شمالي المدينة. وهذا المطار دور كبير في خدمة الحجاج والمعتمرين. لأن نسبة كبيرة منهم تأتي عن طريق الجو.

ج - التوسع المكاني بالمدينة المنورة

تقع المدينة المنورة على درجة عرض ٢٤ ٢٨ شمالاً ودرجة طول ٣٩. ١٦ شرقاً. وتشغل منطقة شبه حوضية يصل ارتفاعها إلى ٦٠٠ متر فوق سطح البحر وتحيط بها التلال والمرتفعات حيث تحيط الحرارة بالمدينة في الشمال والجنوب. ويقع جبل أحد شمالي شرقي المدينة ويبعد عن نواة المدينة بنحو أربعة كيلومترات ويقع جبل غير جنوبي المدينة.

وبعد وصول النبي محمد ﷺ مهاجراً إلى المدينة سنة ٦٢٢ هـ حدثاً هاماً في تاريخها، حيث أصبحت مقر أول دولة إسلامية. وقد تأثر نمو المدينة المنورة بالعوامل البشرية والظروف الطبيعية المختلفة. وكانت المدينة المنورة قد اتخذت الأسوار لأول مرة (٢٦٠ هـ) سنة ٧٨٤ م وقد أحاطت هذه الأسوار بالرقعة العمرانية الدائرية الشكل التي امتدت عليها المدينة. وبنى سور آخر حول المدينة آخر أيام الحكم العثماني سنة ٩٥٦ هـ (١٥٤٢ م) وقد أزيل هذا السور بعد أربعة قرون سنة ١٣٧٠ هـ (١٩٥٠ م). وقد كانت الأسوار تحدد من نمو المدينة إلى حد ما.

وجدير بالذكر أن افتتاح سكة حديد الحجاز سنة ١٣٢٥ هـ (١٩٠٨ م) أسهم إسهاماً كبيراً في نمو المدينة وفي تزايد عدد الحجاج الذين يبرون بها (١٨).

وقد دلت الدراسات التي أجرتها وكالة شئون البلديات بشأن مسح حركة الحج في المدينة المنورة أن نحو ٩٩ ٪ من الحجاج الوافدين من خارج المملكة سنة ١٣٩٢ هـ قاموا بزيارة المدينة. وأن ٤٠ ٪ منهم زار المدينة قبل الحج. و٤٨ ٪ زار المدينة بعد الحج. وقام ١١ ٪ من الحجاج بزيارة المدينة قبل وبعد أداء الحج^(١٩).

ويزيد عدد الحجاج الذين يزورون المدينة على المليون وذلك في موسم الحج. وتؤثر زيارة الحجاج في نمو المدينة تأثيراً كبيراً من نواح متعددة. أبرزها النواحي الاقتصادية. ولا شك أن ازدياد عدد الحجاج يتطلب مزيداً من توفير الخدمات المختلفة التي من أهمها السكن مما يتطلب اتساع العمران.

وقد امتد العمران في اتجاهات عديدة نحو الجنوب الغربي حول طريق جدة (التنوع المكبي). ونحو الجنوب الشرقي والشمال الغربي وذلك في الفترة من ١٣٩١ هـ إلى ١٣٩٦ هـ (١٩٧١ م - ١٩٧٦ م) (شكل ٥). وترتبط المدينة المنورة ببقية مدن المملكة بثلاثة طرق رئيسية. طريق المدينة مكة. المدينة القصيم. المدينة تبوك. وامتد العمران على طول هذه الطرق الرئيسية الخارجة من المدينة مما دعا المستثمرين والمخططين إلى المطالبة بوضع قيود على التطوير العمراني وامتداده حتى لا يحول هذا العمران دون توسعة هذه الطرق في المستقبل. وقد كانت المساحة العمرانية للمدينة المنورة سنة ١٣٩١ هـ (١٩٧١ م) ١٠٣٥ هكتاراً زادت ١٣٩٧ هـ (١٩٧٧ م) لتصل إلى ١٨٧٣ هكتاراً^(٢٠).

ونأثر الامتداد العمراني للمدينة المنورة ببعض العوامل الطبيعية والبشرية. فالمناطق الشمالية لم تزود بالمرافق العامة. وتمتد بها الأراضي الزراعية إلى جانب وجود جبل أحد. ومع ذلك فأسعار الأراضي بها مرتفعة.

أما الأراضي الجنوبية فقد اجتذبت العمران بسبب ارتفاع سطحها مما أثر في اعتدال مناخها إلى حد ما. وقد كانت الحرة الغربية التي تقع بالقرب من طريق جدة ذات جاذبية خاصة مما أدى إلى ظهور كثير من المساكن الرديئة بها رغم صعوبة البناء على أجزاء كثيرة منها.

وعلى الرغم من أن الدراسات التي قامت بها الشركات الاستشارية التي تستعين

شمال



مراحل نمو المدينة

مبان قبل ١٣٢٤ هـ وظلاله م

١٣٢٤ - ١٣٨١ هـ

١٣٦٦ - ١٩٦٤ هـ

بعد ١٣٨١ هـ



٣ ٢ ١

التوسع المكي بالمدينة المنورة

(شكل ٥)

بها وزارة الشؤون البلدية والقروية أشارت إلى أن نمو المدينة سوف يتم في الأراضي الفضاء التي تحيط بالمنطقة الحضرية. وذلك في اتجاهات الشرق والشمال الشرقي والشمال الغربي. وأن مناطق الحارث التي تحيط بالمدينة جنوباً وغرباً وشرقاً سوف تعوق امتداد المدينة ونموها في هذه الاتجاهات لصعوبة البناء على أجزاء كثيرة منها بسبب وعورتها. إلا أن النمو العمراني قد اتجه صوب مكة. حيث نجد مناطق عمرانية قد امتدت في الجنوب والجنوب الغربي دون تخطيط. وذلك في مناطق الجبال والحارث البركانية. وزحف العمران على المناطق الزراعية والبساتين. وقد كانت المساحات الزراعية بما فيها مزارع الخيل تمتد على ١٥٠٠ هكتار سنة ١٣٩١ هـ (١٩٧١ م). إلا أن هذه المساحات تناقصت إلى ١٢٧٧ هكتاراً سنة ١٤٠٠ هـ (١٩٨٠ م) أي بنقص ٢٢٣ هكتاراً في تسع سنوات^(٥).

إن دراسة النمو العمراني للمدينة المنورة يؤكد أن مد الطرق الجديدة التي تمر بحوار الأراضي الزراعية قد شجع طغيان العمران على الأراضي الزراعية كما هي الحال بالنسبة لطريق الحزام الأخضر. كما أن امتداد العمران صوب الجنوب والجنوب الغربي في اتجاه مكة. لم يعبأ بوجود الحارث (الحرة الغربية) وشجع على هذا النمو العمراني وجود طريق جدة.

د - النمو المكاني بمدينة الطائف

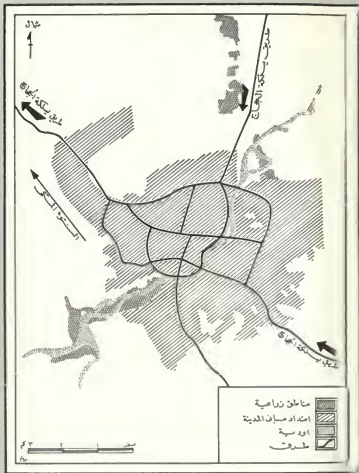
تعد مدينة الطائف التي تقع على درجة عرض ٢٩ ٢١ ودرجة طول ٢٤ ٤٠ بمثابة بوابة شرقية لمكة المكرمة. ومحطة استقبال لحجاج البر الذين يقدون من المناطق الشرقية والجنوبية. ويتقاطع عند مدينة الطائف طريقا (جدة - الرياض) و(عسير - الطائف).

ولما كانت الطائف ترتفع عن سطح البحر بنحو ١٧٠٠ متر. حيث تقع على جبل غزوان على حافة المنحدرات الجبلية لسلسلة جبال الحجاز فإن ذلك قد جعل مناخها مناسباً للاصطياف في فصل الصيف. حيث تصبح المدينة مركزاً للحكومة وعاصمة الدولة في فصل الصيف. ويزيد عدد سكان موسم الصيف بنسبة تزيد على ٣٠٪ من عدد سكانها الدائمين. الذين بلغ عددهم سنة ١٣٩٤ هـ ١٩٨١٣٣ نسمة ويزيد

عدددهم الآن سنة ١٤٠٢ هـ على مائتي ألف نسمة.

وعرفت الطائف الإسلام بعد أن حاصرتها جيوش النبي ﷺ في شهر ذي القعدة من السنة الثامنة من هجرة (٦٣٠ هـ) وأسلمت ثقيف بعد حوالي سنة من هذا الحصار. وعرف موقعها الأصلي باسم «خرب الغراء» وظلت الطائف في موقعها القديم حتى تغير إلى موضعها الحالي في عهد عبدالله بن عباس^(٥٢). واستمرت الطائف على مدى قرون صويلة محصورة في مساحة محدودة. وفي أيام الدولة العثمانية أحاطها سور استمر بقاءه حتى ١٣٤٤ هـ (١٩٢٤ م). وبعد تسليم مدينة الطائف لحالة المعفور له الملك عبد العزيز آل سعود في سنة ١٣٤٣ هـ (١٩٢٤ م). واستتباب الأمن. نمت المدينة خارج الأسوار التي أزيلت بعد ذلك بعشرين سنة. وقد نمت مدينة الطائف على حساب الأراضي الزراعية على طول وادي وج الذي يمر وسط المدينة. ومنذ سنة ١٣٨٤ هـ (١٩٦٤ م) حدث تطوير عمراني كبير في الجهة الغربية والجهة الجنوبية. ونظراً لوجود المنطقة العسكرية الكبيرة في الشمال انحصر التطور العمراني في الاتجاهات الأخرى. وقد بدأ التطور العمراني أولاً في الأجزاء الشرقية والجنوبية من المدينة. ثم امتد باتجاه الشمال والغرب حول طريق مكة (التنوه المكّي). وتعد الطائف كما سيقت الإشارة محطة استقبال «ترانزيت» للحجاج القادمين براً من الشرق والجنوب. وتضم الطائف عدداً من المساجد الأثرية ذات الشهرة التاريخية مثل مسجد قباء ومسجد العباس ومسجد افوا. وتجذب هذه الأماكن التاريخية الحجاج المارين بالطائف. ولا شك أن مرور حجاج البر بالطائف وتزايد أعدادهم يزيد من النشاطات التجارية للمدينة في موسم الحج^(٥٣).

إن موقع الطائف الاستراتيجي عند التقاء طرق الجنوب بالطرق القادمة من الشرق والغرب. وازدياد النمو السريع لحركة الحج (بمعدل ١٤ ٪ في السنة). وتزايد عدد المصطفائين الذين يفدون إلى الطائف صيفاً. كانت من العوامل الهامة التي أسهمت في النمو العمراني للمدينة، وقد اتجه العمران بصفة خاصة صوب الشرق وصوب الغرب والشمال الغربي حول طريق مكة (التنوه المكّي) (شكل ٦). وعاق وجود المنطقة العسكرية في الشمال ووجود التلال في الجنوب اتجاه النمو العمراني في هاتين الجهتين^(٥٤).



السنو المنك بمدينة الطائف

(شكل ٦)

المجلد ١٤

هـ - التتوء المكى بمدينة تبوك

تقع مدينة تبوك في الركن الشمالي الغربي من شبه الجزيرة العربية على درجة عرض ٢٨ ٢٣ ودرجة طول ٣٦ ٣٥ وهي مدينة تاريخية ومحطة قوافل قديمة حيث يشير إلى ذلك ما وجد بها من نقوش معينة ترجع إلى ما قبل الميلاد بنحو من ٢٠٠ إلى ٥٠٠ سنة. وقد عرفت تبوك في عهد البطالسة باسم ثابوا Thapaua^(٥٥).

ومدينة تبوك هي أول مدينة على الطريق الرئيسي الممتد من الشمال إلى الجنوب والذي يربط المملكة بالأردن. فهو بوابة شمالية للمملكة ومركز جمركي. ويتوفر لتبوك موارد ضخمة من المياه الجوفية مما يتيح لها إمكانات زراعية.

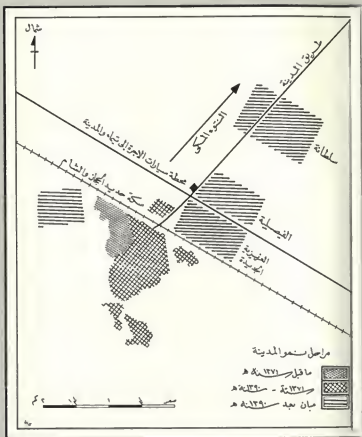
وتقع تبوك على خط حديد الحجاز، الذي تبذل جهود كبيرة لإعادة إنشائه بعد أن دُمر في الحرب العالمية الأولى. ولا شك أن إعادة فتح هذا الخط سوف يزيد من أهمية مدينة تبوك.

وقد وصف تشارلز داوتي Charles Doughty مدينة تبوك منذ قرن بأنها لم تضم أكثر من أربعين مسكناً^(٥٦).

وكانت تبوك مقراً لاستراحة الحجاج أثناء فترة الاحتلال التركي ومازالت بقايا قلعة الخج ودار استراحة الحجاج وبعض المباني الحجرية التي شيدها الأتراك باقية حتى الآن.

ولم يتعد سكان تبوك منذ ربع قرن، خمسة آلاف نسمة^(٥٧). ومنذ أن قام الملك عبد العزيز آل سعود بتدعيم مملكته في الشمال اختار تبوك مركزاً إقليمياً للمنطقة الشمالية سنة ١٣٤٨ هـ.

وقد زادت أهمية تبوك ونمت عمرانياً بعدما اتخذته الحكومة من إجراءات لتوطين البدو في المنطقة إلى جانب إنشاء مدينة عسكرية كبيرة جنوبي المدينة. وأدى ذلك إلى زيادة عدد السكان من ٥٠٠٠ نسمة سنة ١٣٧٥ هـ (١٩٥٥ م) إلى ٤٠ ألف تقريباً سنة ١٣٩١ هـ (١٩٧١ م) وإلى أكثر من أربعة وسبعين ألف نسمة سنة ١٣٩٤ هـ (١٩٧٤ م). وبما لا شك فيه أن للهجرة أثراً كبيراً في ازدياد عدد سكان تبوك.



النوا المكي بمدينة تبوك

(شكل ٧)

وغير عدد كبير من حجاج الأردن وسوريا ولبنان وشرقي البحر المتوسط عبر تبوك براً. وهم في طريقهم إلى مكة. غير أن الدراسات تثبت أن بعض هؤلاء الحجاج لا يمكنون مدينة تبوك. أكثر من ليلة أو بضع يوم وليلة. ويعتقد بأنه إذا أعيد إنشاء سكة حديد الحجاز فإن تبوك سوف تصبح محطة حجاج رئيسية^(١٥٨).

وبلاحظ على النمو العمراني لمدينة تبوك أنه امتد في محاور صوب الشمال والجنوب وتأثر نموه بالعوامل الآتية:

١ - الاتجاه صوب الشمال الشرقي حول السكة الحديدية عند الفيصلية وسلطانة والعزيرية.

٢ - الزحف صوب المناطق الزراعية في الجنوب.

٣ - يعزى امتداد المدينة صوب الجنوب حالياً وجود المدينة العسكرية جنوبي وجنوب شرقي حي المنتزه. فالمدينة العسكرية تمثل حداً يحول دون الامتداد العمراني لمدينة تبوك صوب الجنوب.

ومما هو جدير بالذكر أن حركة الخج لا تؤثر في تبوك بصورة كبيرة كما هي الحال بالنسبة للمدينة المنورة أو جدة والطائف. ويرجع ذلك إلى أن الطريق الرئيسة القادمة من الأردن تلتقي بطريق المدينة المنورة خارج تبوك ولا يدخل المدينة من الحجاج إلا عدد قليل. وذلك لشراء ما يلزمهم من أطعمة أو ملابس إحرام وغيرها. وتوجد محطة سيارات الأحرة المتجه إلى المدينة المنورة وجدة في شمال شرقي المدينة. وقد نما العمران المدني على طريق المدينة - جدة. وظهرت أحياء جديدة مثل: العزيزية الجديدة والفيصلية وسلطانة. وذلك فيما بعد سنة ١٣٩٠ هـ (١٩٧٠ م) ويمكن أن نطلق على هذا النمو العمراني الحديث الذي يمتد صوب الشمال الشرقي تعبير التتو المكبي (شكل ٧) وذلك على الرغم من أن الاتجاه المباشر صوب مكة يكون اتجاهًا جنوبيًا. إلا أن الحرارة المرتفعات حالت دون اتجاه طريق «تبوك المدينة جدة» صوب الجنوب مباشرة.

خاتمة

من عرض الفاذج المختلفة لما أطلقنا عليه التتو المكي يتضح لنا أن أهمية مكة الدينية استدعت تصافها بمدن المملكة المختلفة بطرق برية ممهدة نشطت حركة إنشائها منذ ثلاثين عاماً.

ولما كان العمران المدني يتجه في محاور حول الطرق التي تربط المدن بعضها ببعض الآخر، فقد امتد العمران حول الطرق التي تربط المدن بعضها ببعض الآخر. فقد امتد العمران حول الطرق المتجه إلى مكة. فكان مكة تأثيراً عمرانياً على كثير من مدن المملكة لا سيما المدن التي يمر بها حجاج البر. وإذا كنا في صلاتنا نتجه إلى مكة لأن بها قبلتنا الكعبة بيت الله. فإن التتو المكي (وهو لسان عمراني) يمتد من بعض المدن متجهاً صوب مكة. على أن التتو المكي لا يتجه مباشرة صوب مكة وذلك للأسباب الجغرافية التي ذكرناها. وإنما ينمو هذا التتو المكي حول الطريق المؤدية إلى مكة، إذ أنه قد يكون اتجاه مكة صوب الجنوب. إلا أن التتو المكي يتجه صوب الشمال وذلك لأن الطريق المؤدية إلى مكة تتجه صوب الشمال. كما هي الحال في تبوك.

ومع حركة التوسع في إنشاء المطارات في المملكة بدأ ظهور محاور عمرانية تتجه من المدن صوب المطارات. وتظهر هذه المحاور بصورة واضحة في كل من الرياض عاصمة المملكة. وجدة ثانية مدن المملكة وأولى موانئها. وقد تفوق نتوء المطارات العمراني في نموه على التتو المكي في بعض مدن المملكة ولا سيما الرياض وجدة.

أهم مراجع البحث

- ١ - أبو الفضل، السيد أحمد: مكة في عصر ما قبل الإسلام. الرياض. ط ٢، ١٤٠١ هـ (١٩٨١ م).
- ٢ - أرسلان، شكيب: الارتسامات اللطاف في خاطر الحجاج إلى القدس مطاف. الطبعة التي وفقت على تصحيحها السيد محمد وشيد وضاء بدون تاريخ طبع.
- ٣ - الأزرق، أبو الوليد محمد بن عبدالله: أخبار مكة. بيروت، مكتبة حياط، بدون تاريخ طبع.
- ٤ - الأمعاني، سعيد: أسواق العرب. دمشق ١٩٣٧ م.
- ٥ - الأوسى، محمود شكرى: بلوغ الأرب في معرفة أحوال العرب. القاهرة، سنة ١٩٢٤ م. ثلاثة أجزاء.
- ٦ - أمين، أحمد: فجر الإسلام. مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٥ م.
- ٧ - الشوي، محمد لبيب: الرحلة الحجازية. الطبعة الثانية. القاهرة، ١٣٢٩ هـ.
- ٨ - بروكلمان، كارل: تاريخ الشعوب الإسلامية، نقله إلى العربية أمين فارس ومتر العليكي. بيروت، دار العلم للملايين، سنة ١٩٦٨ م.
- ٩ - بكر، سيد عبد الحميد: الملامح الجغرافية لدروب الحجيج. جدة ١٤٠١ هـ.
- ١٠ - اخري، ابراهيم بن اسحق بن ابراهيم: المناسك وأماكن وطرق الحج ومعالم الخيرية. تحقيق محمد الحارس. دار الجامعة، الرياض، ١٣٩٨ هـ.
- ١١ - حسين، عبد الرزاق عباس: جغرافية المدن. بغداد، ١٩٧٧ م.
- ١٢ - حمدان، جمال: جغرافية المدن. الطبعة الثانية. القاهرة، ١٩٧٧ م.
- ١٣ - الحميري، محمد عبد النعم: الروض المعبور في خبر الأقطار. تحقيق إحسان عباس. مكتبة لبنان، ١٩٧٥ م.
- ١٤ - زيدان، جرجي: العرب قبل الإسلام. طبعة دار لفال، القاهرة، مراجعة حسين مؤنس.
- ١٥ - السباعي، أحمد: تاريخ مكة. مكة، مطابع دار فريش، ١٣٨٢ هـ.
- ١٦ - الشريف، أحمد: مكة والمدينة في الحاهلية وعهد الرسول. القاهرة، ١٩٦٥ م.
- ١٧ - العادي، عبد الحميد: صور من التاريخ الإسلامي. العصر العربي. الاسكندرية، ١٩٤٨ م.

- ١٨ - عطار، أحمد عبد الغفور: الكعبة والكسوة، الطبعة الثانية، مطبوعات وزارة الحج والأوقاف، الرياض، ١٣٩٨ هـ (١٩٧٨ م).
- ١٩ - علي، جواد المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، بيروت، دار العلم للملايين، مكتبة النهضة، بغداد، ١٩٧١ م، عشرة أجزاء.
- ٢٠ - الكلبي، هشام: الأصنام، تحقيق أحمد زكي، القاهرة، سنة ١٩٢٤ م، مصور عن طبعة دار الكتب المصرية.
- ٢١ - هيكال، محمد حسين: حياة محمد، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٦٥ م.
- ٢٢ - ياقوت الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله: معجم البلدان، بيروت، دار صادر، سنة ١٩٥٥ م.

التقارير والمطبوعات الرسمية :

- ١ - وزارة الداخلية، إحصائيات الحاج للأعوام ١٣٩٥، ١٣٩٦، ١٣٩٧، ١٣٩٨.
- ١٣٩٩، ١٤٠٠ هـ، وكالة وزارة الداخلية للحوادث والأحوال المدنية، المملكة العربية السعودية.
- ٢ - وزارة الداخلية، الكتاب الإحصائي لوزارة الداخلية للسنوات من ١٣٩٥ هـ إلى ١٣٩٩ هـ، الإدارة العامة للتظيم والبرامج، المملكة العربية السعودية.
- ٣ - وزارة الداخلية، وكالة شئون البلديات، تبوك، الأحوال الراجعة، مارس ١٩٧٣ م.
- ٤ - وزارة الداخلية، وكالة شئون البلديات، الاستراتيجيات البديلة للمدن، المدينة المنورة سنة ١٩٧٢ م.
- ٥ - وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، وكالة شئون البلديات، إدارة تخطيط المدن، مسح حركة الحاج في المدينة المنورة، ١٣٩٢ هـ ١٩٧٣ م.
- ٦ - وزارة الداخلية، وكالة شئون البلديات، المملكة العربية السعودية، تقرير المخطط الرئيسي، الطائف، روبرت ماثيو، جونسون مارشال، جدة، ١٣٩٢ هـ (١٩٧٢ م).
- ٧ - وزارة الشؤون البلدية والقروية، المملكة العربية السعودية، وكالة الوزارة لتخطيط المدن، الرياض، المخطط التفصيلي، مشروع رقم ٢٠١، ١٣٩٨ هـ.
- ٨ - وزارة الشؤون البلدية والقروية، المملكة العربية السعودية، المخطط الرئيسي التفصيلي لمدينة الرياض، مشروع رقم ٢٠٦، ١٣٩٧ هـ.
- ٩ - وزارة الشؤون البلدية والقروية، وكالة الوزارة لتخطيط المدن، المملكة العربية السعودية، مشروع رقم ٢٠٢، المدينة المنورة، صفر ١٣٩٨ هـ.

1. Angelo, Pesce, Jiddah, Falcon Press, Italy, 1976.
2. Huzayyin, S A., Arabia and the Far East, Cairo, 1942.
3. O'leury, De Lacy, Arabia Before Muhammad, London, 1927.

المواضع :

- (١) الأزرقى، أبو الوليد بن عبدالله بن أحمد، أخبار مكة، ضعة مكتبة خياط، بيروت، بدون تاريخ
الطبع، ص ١٩ - ٢٠
- (٢) سورة الفرق، آية ١٢٥
- (٣) الشريف، أحمد، مكة والمدينة في الحاضلة وعهد الرسول، القاهرة ١٩٦٥، ص ٩٥ - ٩٦
- (٤) سورة ابراهيم، آية ٣٧
- (٥) زيدان، جورج، العرب قبل الإسلام، طبعة دار الفلاح، ص ١٨٨.
- (٦) عطار، أحمد عبد العزير، الكلمة والكسوة، منذ أربعة آلاف سنة حتى اليوم، من منشورات وزارة
الخارج والأوقاف، المسلك العربية السعودية، الطبعة الثانية، ١٣٩٨ هـ (١٩٧٨ م)، ص ١٤ - ١٥.
- (٧) هيكلي، محمد حسين، حياة محمد، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٦٥ م، ص ٨٥.
- (٨) الأزرقى، مصدر سبق ذكره، ص ٥٤
- (٩) السامى، أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ١٩
- (١٠) الكلبى، أبو القدر هشام، بن محمد السائب، كتاب الأضواء، تحقيق الأستاذ أحمد زكى، مصور عن
طبعة دار الكتب المصرية، ١٩٦٤ م، ص ٢٤.
- (١١) الشريف، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٤ - ١٠٥.
- (١٢) العادى، عبد الحليم، صوره من التاريخ الإسلامى، مصر، نوى، لاسكندرية، ١٩٤٨ م، ص ١٢.

- (١٣) أحمد عبد الغفور عطار. مصدر سبق ذكره. ص ٢١.
- (١٤) جيع اسماعيل أحمد اسماعيل حافظ. أسماء مكة وأورد في مقال له بمجلة الدارة. عدد حره ١٣٩٩ هـ. أكثر من أربعين سما حانت في القرآن الكريم وكتب السيرة والأدب والتاريخ.
- (١٥) علي. حواد. **المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام**. بيروت. دار العلم للملايين. سنة ١٩٦٨ هـ. ج ٤. ص ٥٠٤.
- (١٦) بروكلمان. كارل. **تاريخ الشعوب الإسلامية**. نقله إلى العربية به أمين فارس. ومدير العنكي. بيروت. ١٩٦٨ هـ. ص ٣١.
- (١٧) حرجي زيدان. العرب قبل الإسلام. مصدر سبق ذكره. ص ٢٧٥.
- (١٨) الحموي. باقر. **معجم البلدان**. طبعة دار بيروت. ١٣٧٦ هـ. ج ٥. ص ١٨٢.
- (١٩) الحموي. معجم البلدان. مصدر سبق ذكره. ج ٥. ص ١٨١.
- (٢٠) حواد. المصدر السابق. ص ١٨٩.
- (٢١) الحموي. معجم البلدان. مصدر سبق ذكره. ص ١٨١.
- (٢٢) الحموي. محمد بن عبد الله. **الروض الطائر في عمر الألفاظ**. تحقيق إحسان عباس. مكتبة لبنان. سنة ١٩٧٥ هـ. ص ٩٣.
- (٢٣) أرسلان. شكيب. **الارتدادات اللطاف في خاطر الخراج إلى القدس مطاف**. الطبعة التي وفق على تصحيحها السيد محمد رشيد رضا. بدون تاريخ. ص ١٤.
- (٢٤) حمدان. حوال. **جغرافية المدن**. الطبعة الثانية. القاهرة. ١٩٧٧ م. ص ٣٠٦.
- (٢٥) بكر. سيد عبد الحميد. **الصلاح الجغرافية للربوب الصحيح**. جدة ١٤٠١ هـ. ص ١٨.
- (٢٦) الزائد. سعد. **قرب زبدة**. مجلة الدارة. الرياض. شوال ١٣٩٨ هـ. ص ١٢.
- (٢٧) اخري. ابراهيم بن اسحق بن ابراهيم. **المنازل وأماكن وطرق الحج ومعالم الخيرية**. تحقيق حمد الحامد. دار الجامعة. الرياض ١٣٩٨ هـ. ص ٢٨٥.
- (٢٨) حسين. عبد الرزاق عاص. **جغرافية المدن**. بغداد سنة ١٩٧٧ هـ. ص ٥١.
- (٢٩) كان السلطان العثماني عبد الحميد قد أعلن سنة ١٣١٨ هـ عن ضرورة إنشاء خط حديد الحجاز لتسهيل أداء فريضة الحج. وصرح السلطان العثماني هذا المشروع لكي تسهله فيه البلاد الإسلامية. كما قرعت إشارة هذا المشروع بدعمها اخراج إلى شريف مكة المكرمة وكانت طيبها رهاً واحداً. وفي سنة ١٣٢٦ هـ (١٩٠٨ م) وصل أول قطار إلى المدينة المنورة. وقد ذكر الشوي أن القطارات كانت تلتقي المسافة بين دمشق والمدينة في أربعة أيام. بها كانت القوافل تلتقي المسافة في أربعين يوماً.
- (٣٠) عبد. أحمد. **تطور الطرق الحديثة في المملكة العربية السعودية**. مجلة الجمعية الجغرافية المصرية. ١٩٧٣ هـ. ص ٢٤.
- (٣١) وزارة المواصلات. **المملكة العربية السعودية**. ١٩٠٠٠ كيلومتراً من الطرق المعبدة. ذو القعدة ١٣٩٨ هـ. ص ٣٢.
- (٣٢) مرفعا حجرة وهو اسم ذو دلالة دينية وذلك تشبهاً بحجرة النبي ﷺ.
- (٣٣) حاصر المبحر تشيزمان فكرة توطئ البدو بأن حكمه عبد العزيز وكتب عن ذلك تقريراً بعنوان: Cheesman, R. E. "In Unknown Arabia". London, Macmillan, 1926.
- (٣٤) صندوق التنمية العقاري. بيانات غير مشورة.
- (٣٥) وزارة الشؤون البلدية والقروية. الرياض. **المخطط الرئيسي للتخطيط لمدينة الرياض**. مشروع رقم ٢٠٦.

سنة ١٩٧٧ م. ص ٩ - ٤.

- (٣٦) وزارة الشؤون البلدية والقروية. وكالة الوزارة لشئون تحصيل المدن. التقرير الفني رقم ٨. مشروع ٢٠٣. ص ١٧.
- (٣٧) إحصائية المحتاج لعام ١٣٩٩ هـ (١٩٧٩ م). وكالة وزارة الداخلية لشؤون الأحوال والبلديات. المملكة العربية السعودية. ص ٣٨.
- (٣٨) إحصائيات المحتاج لأعوام ١٣٩٧ هـ - ١٣٩٨ هـ. (١٣٩٧ هـ - ١٤٠٠ هـ. مصدر سبق ذكره.
- (٣٩) الكتاب الإحصائي لوزارة الداخلية للسنوات (١٣٩٥ - ١٣٩٩ هـ). الإدارة العامة للتخطيط والبرامج. المملكة العربية السعودية. ص ٩١.
- (٤٠) المصدر السابق. ص ٩١.
- (٤١) الكتاب الإحصائي لوزارة الداخلية. ١٣٩٩ هـ. المملكة العربية السعودية. مصدر سبق ذكره. ص ٩٥.
- (٤٢) وزارة الشؤون البلدية والقروية. المملكة العربية السعودية. وكالة الوزارة لتحصيل المدن. الرياض. المخطط التنفيذي. مشروع رقم ٢٠١. سنة ١٣٩٨ هـ. ص ١٢.
- (٤٣) وزارة الشؤون البلدية والقروية. وكالة الوزارة لتحصيل المدن. المملكة العربية السعودية. تقرير شركة ست الترانزيتال رقم ٩. ١٣٩٧ هـ. ص ١٠٠.
- (٤٤) وزارة الشؤون البلدية والقروية. الرياض المخطط الرئيسي التنفيذي. مشروع رقم ٢٠١. التقرير الفني رقم ٦. ص ٢.
- (٤٥) Angelo Pesce, Jiddah, Falcon Press, Italy, 1976, pp 11-13.
- (٤٦) وزارة الشؤون البلدية والقروية. مشروع رقم ٢٠٣. مصدر سبق ذكره. ص ٣.
- (٤٧) مع عدد تصاريح البناء في حدة سنة ١٣٩٩ هـ. ٢٤٠٢ تصريح. صبا ١١٠١ تصريح للماء شياي المدينة (مشروع رقم ٢٠٣) وزارة الشؤون البلدية والقروية.
- (٤٨) وكالة شئون البلديات. الاستراتيجيات البديلة للمدن. المدينة المنورة. ١٩٧٢ م. ص ١٢.
- (٤٩) وزارة الداخلية. المملكة العربية السعودية. وكالة شئون البلديات. إدارة تحصيل المدن. مسح حركة المحتاج في المدينة المنورة. (١٣٩٢ - ١٩٧٣ م) التقرير النهائي. ص ٥.
- (٥٠) وزارة الشؤون البلدية والقروية. وكالة الوزارة لتحصيل المدن. المملكة العربية السعودية. مشروع رقم ٢٠٢. المدينة المنورة. ص ٢١.
- (٥١) وزارة الشؤون البلدية والقروية. وكالة الوزارة لتحصيل المدن. مشروع رقم ٢٠٢. مصدر سبق ذكره. ص ١٨ - ٢٢.
- (٥٢) وزارة الداخلية. وكالة شئون البلديات. المملكة العربية السعودية. تقرير المخطط الرئيسي. الطائف. روبرت ماثيو. جوسون مارشال. حدة. ١٣٩٢ هـ. ص ١٩.
- (٥٣) وكالة شئون البلديات. تقرير المخطط الرئيسي. الطائف. مصدر سبق ذكره. ص ٨٣.
- (٥٤) تقرير المخطط الرئيسي. الطائف. مصدر سبق ذكره. ص ٩٢.
- (٥٥) وزارة الداخلية. وكالة شئون البلديات. المملكة العربية السعودية. مخطط المنطقة العربية. الأحوال الزراعية. تبوك. ١٩٧٣ م. ص ٥.
- (٥٦) المصدر السابق. ص ١٥.
- (٥٧) وكالة شئون البلديات. الأحوال الزراعية. تبوك. مصدر سبق ذكره. ص ٩.
- (٥٨) الأحوال الزراعية. تبوك. مصدر سبق ذكره. ص ٩.